

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ **Αρ. Φύλλου 17**

17 Φεβρουαρίου 1993

ΠΡΟΕΔΡΙΚΑ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 46

Αποδοχή τροποποιήσεων του Παραρτήματος του Πρωτοκόλλου 1978 του σχετικού με τη Διεθνή Σύμβαση 1973 για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (MARPOL 73/78 – Παράρτημα Ι).

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τα άρθρα τρίτο και έβδομο, παράγρ. 1(β), ενδέκατο και δωδέκατο του Ν. 1269/82 (ΦΕΚ 89), με τον οποίο κυρώθηκε η διεθνής σύμβαση «πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία του 1973 και το Πρωτόκολλο του 1978», που αναφέρεται σ' αυτή τη σύμβαση (MARPOL 73/78), όπως ισχύει σήμερα.

2. Τις αποφάσεις της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) αριθ. MEPC 51(32) και 52(32) της 6ης Μαρτίου 1992, που αναφέρονται στις τροποποιήσεις του Παραρτήματος του Πρωτοκόλλου 1978 του σχετικού με τη Διεθνή Σύμβαση 1973 για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία. Σημειώνεται ότι η απόφαση 51(32) αφορά την τροποποίηση των κριτηρίων απόρριψης του Παραρτήματος Ι της Δ.Σ. MARPOL 73/78 και η 51(32) την προσθήκη νέων κανονισμών 13ΣΤ και 13Ζ μαζί με ανάλογες τροποποιήσεις των σχετικών κανονισμών του Παραρτήματος Ι, της ίδιας Δ. Σύμβασης.

3. Την απόφαση της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) αριθ. MEPC 42(30) της 16ης Νοεμβρίου 1990 για την αποδοχή τροποποιήσεων του Παρατήματος του Πρωτοκόλλου 1978 του σχετικού με τη Διεθνή Σύμβαση 1973 για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία, που αναφέρονται στο χαρακτηρισμό της περιοχής, της Ανταρκτικής σαν Ειδική Περιοχή σύμφωνα με τα Παραρτήματα Ι και V της MARPOL 73/78.

4. Την απόφαση της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) αριθ. MEPC 48(31) της 4ης Ιουλίου 1991 για τις τροποποιήσεις στο Παράρτημα του Πρωτοκόλλου 1978 του σχετικού με τη Διεθνή Σύμβαση 1973 για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία, που αναφέρεται στο χαρακτηρισμό της περιοχής της Ευρύτερης Καραϊβικής σαν ειδικής περιοχής σύμφωνα με το Παράρτημα V της MARPOL 73/78.

5. Το άρθρο 29Α του Ν. 1558/85, που προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/92, και το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος Π.Δ. δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού.

6. Τη γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας αριθ. 489/92, με πρόταση του Υπουργού Εξωτερικών και του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, αποφασίζουμε:

Άρθρο Πρώτο

Αποδοχή τροποποιήσεων.

1. Γίνονται αποδεκτά τα κείμενα που αφορούν:

(α) Την τροποποίηση των Κανονισμών 9, 10, 16 και 21 του Παραρτήματος Ι της διεθνούς σύμβασης «πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία (MARPOL 73/78), καθώς και της αναθεώρησης των εντύπων Α και Β, (ΜΕΡΟΣ Α και Β) των συμπληρωμάτων του Διεθνούς Πιστοποιητικού Πρόληψης της Ρύπανσης από Πετρέλαιο, που περιέχονται στο Προσάρτημα ΙΙ, του ίδιου Παραρτήματος της Δ. Σύμβασης (Απόφαση MEPC 51(32)).

(β) Την προσθήκη νέων κανονισμών 13ΣΤ και 13Ζ του Παραρτήματος Ι της διεθνούς σύμβασης «πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία» (MARPOL 73/78), καθώς και της τροποποίησης των Κανονισμών 1 και 24 του ίδιου Παραρτήματος της Δ. Σύμβασης. Με βάση τα πιο πάνω νέα κείμενα τροποποιείται και το έντυπο Β (ΜΕΡΟΣ Β) του συμπληρώματος του Διεθνούς Πιστοποιητικού Πρόληψης της Ρύπανσης από Πετρέλαιο, που περιέχεται στο Προσάρτημα ΙΙ, του Παραρτήματος Ι της Δ. Σύμβασης MARPOL 73/78 (Απόφαση MEPC 52(32)).

(γ) Την τροποποίηση του Κανονισμού 10, του Παραρτήματος Ι, της διεθνούς σύμβασςης «πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία (MARPOL 73/78), καθώς και την τροποποίηση του κανονισμού 5, του Παραρτήματος V, της Δ. Σύμβασης. (Απόφαση MEPC 42(30)).

(δ) Την τροποποίηση του Κανονισμού 5, του Παραρτήματος V, της διεθνούς σύμβασης πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία (MARPOL 73/78), (Απόφαση MEPC 48(31)).

2. Τα κείμενα που αναφέρονται στην ανωτέρω παράγραφο (1) στην Αγγλική και σε μετάφραση στην Ελληνική γλώσσα υιοθετήθηκαν με τις αποφάσεις της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του Διεθνούς

Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), αριθ. MEPC 51(32) - 52(32) - 42(30) και 48(31) έχουν ως εξής:

RESOLUTION MEPC.51(32)
adopted on 6 March 1992

AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

(Discharge criteria of Annex I of MARPOL 73/78)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention"), and article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol"), which confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),

RECALLING the objective of MARPOL 73/78 to achieve the complete elimination of intertional pollution of the marine environment by oil,

DESIRING in this regard to reduce even further operational pollution from ships,

HAVING CONSIDERED, at its thirty-second session, amendments to the 1978 Protocol proposed and circulated in accordance with article 16(2)(a) of the 1973 Convention,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, amendments to the Annex of the 1978 Protocol, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 6 January 1993, unless prior to this date one third or more of the Parties, or the Parties the combined merchant fleets of which constitute fifty per cent of more of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objections to the amendments;

3. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the amendments shall enter into force on 6 July 1993 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex;

5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of the resolution and its Annex to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78.

ANNEX

AMENDMENTS TO ANNEX I OF MARPOL 73/78

The regulations of Annex I are amended as follows:

1 Regulation 9

.1 The existing test of paragraph (1)(a)(iv) is replaced by the following:

«(iv) the instantaneous rate of discharge of oil content does not exceed 30 litres per nautical mile.»

.2 The existing text of paragraph (1)(b) is replaced by the following:

«(b) from a ship of 400 tons gross tonnage and above other than an oil tanker and from machinery space bilges excluding cargo pump-room bilges of an oil tanker unless mixed with oil cargo residue:

(i) the ship is not within a special area;

(ii) the ship is proceeding en route;

(iii) the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million; and

(iv) the ship has in operation equipment as required by regulation 16 of this Annex.»

.3 Paragraph (4) is amended by deleting the entire second sentence, including subitems (a) - (b).

.4 A new paragraph (7) is added as follows:

«(7) In the case of a ship, referred to in regulation required 16(6) of this Annex, not-fitted with equipment as required by requlation 16(1) or 16(2) of this Annex, the provisions of paragraph 1(b) of this regulation will not apply until 6 July 1998 or the date on which the ship is fitted with such equipment, whichever is the earlier. Until this date any discharge from machinery space bilges into the sea of oil or oily mixtures from such a ship shall be prohibited except when all the following conditions are satisfied;

(a) the oily mixture does not originate from the cargo pumproom Putup - Voom bilges;

(b) the oily mixture in not mixed with oil cargo residues;

(c) the ship is not within a special area;

(d) the ship is more than 12 nautical miles from the nearest land;

(e) the ship is proceeding en route;

(f) the oil content of the effluent is less than 100 parts per million; and

(g) the ship has in operation oily-water separating equipment of a design approved by the Administration, taking into account the specification recommended by the Organization*.»

A footnote should be added to paragraph (7)(g) as follows:

«*Reference is made to the Recommendation on International Performance and Test-Specifications for Oily-Water Separating Equipment and Oil Content Meters adopted by the Organization by resolution A.393(x).»

2 Regulation 10

.1 Paragraph (2)(b) is amended to read:

«(b) Any discharge into the sea of oil or oily mixture from a ship of less than 400 tons gross tonnage, other than an oil tanker, shall be prohibited while in a special area, except when the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million.»

.2 Paragraph (3)(b)(v) is amended by charging the cross-reference therein from 16(7) to 16(5).

3 Regulation 16

The existing text of this regulation is replaced by the following:

«Regulation 16

Oil discharge monitoring and control system and oil filtering equipment.

(1) Any ship of 400 tons gross tonnage and above but less than 10.000 tons gross tonnage shall be fitted with oil filtering equipment complying with paragraph (4) of this regulation. Any such ship which carries large quantities of oil fuel shell comply with paragraph (2) of this regulation or paragraph (1) of regulation 14.

(2) Any ship of 10.000 tons gross tonnage and above shall be provided with oil filtering equipment, and with arrangements for an alarm and for automatically stopping any discharge of oily mixture when the oil content in the effluent exceeds 15 parts per million.

(3)(a) The Administration may waive the requirements of paragraphs (1) and (2) of this regulation for any ship engaged exclusively on voyages within special areas provided that all of the following conditions are complied with:

(i) the ship is fitted with a holding tank having a volume adequate, to the satisfaction of the Administration, for the total retention on board of the oily bilge water;

(ii) all oily bilge water is retained on board for subsequent discharge to reception facilities;

(iii) the Administration has determined that adequate reception facilities are available to receive such oily bilge water in a sufficient number of ports or terminals the ship calls at;

(iv) the International Oil Pollution Prevention Certificate, when required, is endorsed to the effect that the ship is exclusively engaged on the voyages within special areas; and

(v) the quantity, time, and port of the discharge are recorded in the Oil Record book.

(b) The Administration shall ensure that ships of less than 400 tons gross tonnage are equipped, as far as practicable, to retain on board oil or oily mixtures of discharge them in accordance with the requirements of regulation 9(1)(b) of this Annex.

(4) Oil filtering equipment referred to in paragraph (1) of this regulation shall be of a design approved by the Administration and shall be such as will ensure that any oily mixture discharged into the sea after passing through the system has an oil content not exceeding 15 parts per million. In considering the design of such equipment, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization*.

(5) Oil filtering equipment referred to in paragraph (2) of this regulation shall be of a design approved by the Administration and shall be such as will ensure that any oily mixture discharged into the sea after passing through the system or systems has an oil content not exceeding 15 parts per million. It shall be provided with alarm arrangements to indicate when this level cannot be maintained. The system shall also be provided with arrangements such as will ensure that any discharge of oily mixtures is automatically stopped when the oil content of the effluent exceeds 15 parts per million. In considering the design of such equipment and arrangements, the Administration shall have regard to the specification recommended by the Organization*.

(6) For ships delivered before 6 July 1993 the requirements of this regulation shall apply by 6 July 1998 provided that these ships can operate with oily-water separating equipment (100 ppm equipment).»

A footnote should be added to paragraphs (4) and (5) as follows:

«*Reference is made to the Recommendation on International Performance Specifications for Oily-Water Separating Equipment and Oil Content Meters adopted by the Organization by resolution A.393(X).»

4 Regulation 21

.1 Subparagraph (c) is amended by deleting the first five words, i.e., «in any special area and».

.2 Subparagraph (d) is deleted.

5 Forms A and B of Supplements to the IOPP Certificate

Items 2.2 and 2.3 in both Forms A and B of Supplements to the IOPP certificate are replaced by the following:

«2.2 Type of oil filtering equipment fitted:

2.2.1 Oil filtering (15ppm) equipment (regulation 16(4))

2.2.2 Oil filtering (15ppm) equipment with alarm and automatic stopping device (regulation 16(5))

2.3 The ship is allowed to operate with the existing equipment until 6 July 1998 (regulation 16(6)) and fitted with:

2.3.1 Oily-water separating (100ppm) equipment

2.3.2 Oil filtering (15ppm) equipment without alarm

2.3.3 Oil filtering (15ppm) equipment with alarm and manual stopping device.»

ΑΠΟΦΑΣΗ MEPC / 51(32)

Υιοθετήθηκε την 6η Μαρτίου 1992

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΥ 1978 ΤΟΥ ΣΧΕΤΙΚΟΥ ΜΕ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ 1973 ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ.

(Κριτήρια απόρριψης του Παραρτήματος I της MARPOL 73/78)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

ΥΠΕΝΘΥΜΙΖΟΝΤΑΣ το Άρθρο 38(α) της Σύμβασης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού που αναφέρεται στη λειτουργία της Επιτροπής,

ΣΗΜΕΙΩΝΟΝΤΑΣ το Άρθρο 16 της Διεθνούς Σύμβασης για την Πρόληψη της Ρύπανσης από πλοία, 1973 (στο εξής αναφερόμενη σαν «Σύμβαση 1973») και το Άρθρο VI του Πρωτοκόλλου 1978 του σχετικού με τη Διεθνή Σύμβαση 1973 για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία (στο εξής αναφερόμενο σαν «Πρωτόκολλο 1978»), τα οποία από κοινού καθορίζουν στο αρμόδιο σώμα του Οργανισμού τη διαδικασία μελέτης και υιοθέτησης των τροποποιήσεων της Σύμβασης 1973, όπως αυτή τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο 1978 (MARPOL 73/78),

ΥΠΕΝΘΥΜΙΖΟΝΤΑΣ το στόχο της MARPOL 73/78 να πετύχει πλήρη εξάλειψη της εκ προθέσεως ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από πετρέλαιο,

ΕΚΦΡΑΖΟΝΤΑΣ ΤΗΝ ΕΠΙΘΥΜΙΑ υπ' αυτή την άποψη να μειώσουν ακόμη περισσότερο τη λειτουργική ρύπανση από πλοία,

ΕΧΟΝΤΑΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙ κατά την 32α σύνοδό της, τις τροποποιήσεις του Πρωτοκόλλου 1978 που προτάθηκαν και κυκλοφόρησαν σύμφωνα με το Άρθρο 16(2)(α) της Σύμβασης 1973,

1. ΥΙΟΘΕΤΕΙ σύμφωνα με το Άρθρο 16(2)(δ) της Σύμβασης 1973 τις τροποποιήσεις του Παραρτήματος του Πρωτοκόλλου 1978, το κείμενο των οποίων περιέχεται στο Παράρτημα της απόφασης αυτής,

2. ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ σύμφωνα με το Άρθρο 16(2)(στ)(ιιι) της Σύμβασης 1973, ότι οι τροποποιήσεις θα θεωρούνται

ότι έχουν γίνει αποδεκτές την 6η Ιανουαρίου 1993, εκτός αν πριν από την ημερομηνία αυτή το ένα τρίτο τουλάχιστον των Μερών, ή των Μερών των οποίων η συνολική χωρητικότητα των εμπορικών τους στόλων συνιστά το 50% τουλάχιστον της παγκόσμιας χωρητικότητας, γνωστοποιήσουν στον Οργανισμό τις αντιρρήσεις τους για τις τροποποιήσεις,

3. ΠΡΟΣΚΑΛΕΙ τα Μέρη να λάβουν υπόψη ότι σύμφωνα με το Άρθρο 16(2)(ζ)(ii) της Σύμβασης 1973, οι τροποποιήσεις θα τεθούν σε ισχύ την 6η Ιουλίου 1993, μετά την αποδοχή τους σύμφωνα με την παράγραφο 2 παραπάνω.

4. ΑΝΑΘΕΤΕΙ στο Γενικό Γραμματέα σύμφωνα με το Άρθρο 16(2)(ε) της Σύμβασης 1973 να διαβιβάσει σε όλα τα Μέρη της MARPOL 73/78 επικυρωμένα αντίγραφα της απόφασης αυτής και το κείμενο των τροποποιήσεων που περιέχεται στο Παράρτημα,

5. ΠΑΡΑΠΕΡΑ ΑΝΑΘΕΤΕΙ στο Γενικό Γραμματέα να διαβιβάσει αντίγραφα της απόφασης και του Παραρτήματός της στα Μέλη του Οργανισμού, τα οποία δεν είναι Μέρη της MARPOL 73/78.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ Ι
ΤΗΣ MARPOL 73/78

Οι κανονισμοί του Παραρτήματος Ι τροποποιούνται ως εξής:

1. Κανονισμός 9

.1 Το υπάρχον κείμενο της παραγράφου (1)(α)(iv) αντικαθίσταται ως εξής:

«(iv) Ο στιγμιαίος ρυθμός απόρριψης του περιεχομένου πετρελαίου δεν θα υπερβαίνει τα 30 λίτρα ανά ναυτικό μίλι.»

.2 Το υπάρχον κείμενο της παραγράφου (1)(β) αντικαθίσταται ως εξής:

«(β) από πλοίο ολικής χωρητικότητας 400 κόρων και πάνω εκτός των πετρελαιοφόρων και από τους υδροσυλλέκτες του χώρου του μηχανοστασίου εξαιρουμένων των υδροσυλλεκτών του αντλιοστασίου φορτίου ενός πετρελαιοφόρου, εκτός αν αναμίχθησαν με υπολείμματα φορτίου πετρελαίου:

(i) το πλοίο βρίσκεται εκτός ειδικής περιοχής,

(ii) το πλοίο ταξιδεύει σε πορεία,

(iii) το περιεχόμενο πετρελαίου της εκροής χωρίς αραίωση δεν υπερβαίνει τα 15 μέρη στο εκατομμύριο (PPM) και

(iv) το πλοίο έχει σε λειτουργία εξοπλισμό όπως απαιτείται από τον κανονισμό 16 αυτού του Παραρτήματος.»

.3 Η παράγραφος (4) τροποποιείται διαγράφοντας ολόκληρη τη δεύτερη πρόταση περιλαμβάνοντας τα υποεδάφια (α)-(δ).

.4 Νέα παράγραφος (7) προστίθεται ως εξής:

«(7) Στην περίπτωση ενός πλοίου, που αναφέρεται στον κανονισμό 16(6) αυτού του Παραρτήματος, το οποίο δεν έχει εγκαταστήσει τον εξοπλισμό που απαιτείται από τον κανονισμό 16(1) ή 16(2) αυτού του Παραρτήματος, οι διατάξεις της παραγράφου 1(β) αυτού του κανονισμού δεν θα εφαρμόζονται μέχρι την ημερομηνία κατά την οποία το πλοίο θα εγκαταστήσει τέτοιο εξοπλισμό, και πάντως όχι μετά την 6.7.1998, οποιαδήποτε είναι ενωρίτερα. Μέχρι την ημερομηνία αυτή θα απαγορεύεται κάθε απόρριψη από τους υδροσυλλέκτες του χώρου του μηχανοστασίου πετρελαίου στη θάλασσα ή πετρελαιοειδών μιγμάτων από ένα τέτοιο πλοίο, εκτός αν πληρούνται όλες οι παρακάτω προϋποθέσεις:

(α) το μίγμα πετρελαίου δεν προέρχεται από τους υδροσυλλέκτες του αντλιοστασίου φορτίου,

(β) το μίγμα πετρελαίου δεν έχει αναμιχθεί με υπολείμματα φορτίου πετρελαίου,

(γ) το πλοίο βρίσκεται εκτός ειδικής περιοχής,

(δ) το πλοίο βρίσκεται περισσότερο από 12 ναυτικά μίλια από την πλησιέστερη ακτή,

(ε) το πλοίο ταξιδεύει σε πορεία,

(στ) το περιεχόμενο πετρελαίου της εκροής είναι μικρότερο από 100 μέρη ανά εκατομμύριο (PPM) και

(ζ) το πλοίο έχει σε λειτουργία εξοπλισμό διαχωριστήρα πετρελαίου/νερού τύπου εγκεκριμένου από την Αρχή, λαμβάνοντας υπόψη τις προδιαγραφές που συνιστώνται από τον Οργανισμό*.

Η σημείωση πρέπει να προστεθεί στην παράγραφο (7)(η) και έχει ως εξής:

«*Γίνεται αναφορά στη Σύσταση για τις Διεθνείς Προδιαγραφές Λειτουργίας Εξοπλισμών Διαχωριστήρων Πετρελαίου/Νερού και Μετρητών Περιεκτικότητας Πετρελαίου, που υιοθετήθηκαν από τον Οργανισμό με την απόφαση Α.393(χ).»

2. Κανονισμός 10

.1 Η παράγραφος (2)(β) τροποποιείται και έχει ως εξής:

«(β) κάθε απόρριψη στη θάλασσα πετρελαίου ή πετρελαιώδους μίγματος από πλοίο ολικής χωρητικότητας κάτω των 400 κόρων, εκτός των πετρελαιοφόρων, θα απαγορεύεται όταν αυτό βρίσκεται εντός ειδικής περιοχής, εκτός αν το περιεχόμενο πετρελαίου της εκροής χωρίς αραίωση, δεν υπερβαίνει τα 15 μέρη ανά εκατομμύριο (PPM).»

.2 Η παράγραφος (3)(β)(v) τροποποιείται διορθώνοντας την παράγραφο 16(7) με εκείνη της 16(5).

3. Κανονισμός 16.

Το υπάρχον κείμενο αυτού του κανονισμού αντικαθίσταται ως εξής:

«Κανονισμός 16»

Σύστημα παρακολούθησης και ελέγχου της απόρριψης πετρελαίου και εξοπλισμός φίλτρου πετρελαίου.

(1) Κάθε πλοίο ολικής χωρητικότητας 400 κόρων και πάνω αλλά μικρότερο των 10.000 θα πρέπει να εγκαταστήσει εξοπλισμό φίλτρου πετρελαίου σύμφωνα με την παράγραφο (4) αυτού του κανονισμού. Κάθε τέτοιο πλοίο το οποίο μεταφέρει μεγάλες ποσότητες καυσίμου πετρελαίου θα συμμορφώνεται με την παράγραφο (2) αυτού του κανονισμού ή την παράγραφο (1) του κανονισμού 14.

(2) Κάθε πλοίο ολικής χωρητικότητας 10.000 κόρων και πάνω θα πρέπει να φέρει συσκευή φίλτρου πετρελαίου και διατάξεις προειδοποιητικής συσκευής για την αυτόματη διακοπή κάθε απόρριψης πετρελαιώδους μίγματος, όταν το περιεχόμενο πετρελαίου της εκροής υπερβεί τα 15 μέρη ανά εκατομμύριο (PPM).

(3)(α) Η Αρχή μπορεί να απαλλάξει των απαιτήσεων των παραγράφων (1) και (2) αυτού του κανονισμού κάθε πλοίο το οποίο εκτελεί ταξίδια αποκλειστικά εντός ειδικών περιοχών, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται όλες οι παρακάτω προϋποθέσεις:

(i) το πλοίο διαθέτει δεξαμενή συγκράτησης που έχει επαρκή όγκο, ικανοποιώντας την Αρχή, για την συνολική συγκέντρωση στο πλοίο του νερού των υδροσυλλεκτών που περιέχει πετρέλαιο,

(ii) όλη η ποσότητα του νερού των υδροσυλλεκτών που περιέχει πετρέλαιο συγκεντρώνεται στο πλοίο για την πα-

ραπέρα απόρριψή του σε ευκολίες υποδοχής,

(iii) η Αρχή έχει εκτιμήσει ότι επαρκείς ευκολίες υποδοχής είναι διαθέσιμες για την παραλαβή του νερού των υδροσυλλεκτών που περιέχει πετρέλαιο, σε επαρκή αριθμό λιμανιών ή εγκαταστάσεων που το πλοίο προσεγγίζει,

(iv) το Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης της Ρύπανσης από Πετρέλαιο, στην περίπτωση που απαιτείται, θα γίνεται αναφορά του γεγονότος ότι το πλοίο αποκλειστικά απασχολείται σε ταξίδια εντός ειδικών περιοχών, και

(v) η ποσότητα, ο χρόνος και το λιμάνι απόρριψης θα καταχωρούνται στο Βιβλίο Πετρελαίου.

(β) Η Αρχή θα εξασφαλίζει ότι τα πλοία ολικής χωρητικότητας 400 κόρων και κάτω είναι εξοπλισμένα, όσο αυτό είναι πρακτικά δυνατό να συγκρατούν στο πλοίο το πετρέλαιο ή τα πετρελαιώδη μίγματα ή να απορρίπτουν αυτά σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού 9(1)(β) αυτού του Παραρτήματος.

(4) Ο εξοπλισμός φίλτρου πετρελαίου που αναφέρεται στην παράγραφο (1) αυτού του κανονισμού θα πρέπει να είναι εγκεκριμένου τύπου από την Αρχή και θα πρέπει να είναι τέτοιος ώστε να εξασφαλίζεται ότι κάθε μίγμα πετρελαίου που απορρίπτεται στη θάλασσα, αφού προηγούμενα διέλθει μέσω του συστήματος, έχει περιεχόμενο πετρελαίου που δεν υπερβαίνει τα 15 μέρη ανά εκατομμύριο (PPM). Κατά τη μελέτη του τύπου αυτού του εξοπλισμού, η Αρχή θα λαμβάνει υπόψη τις προδιαγραφές που συνιστώνται από τον Οργανισμό.*

(5) Ο εξοπλισμός φίλτρου που αναφέρεται στην παράγραφο (2) αυτού του κανονισμού θα πρέπει να είναι εγκεκριμένου τύπου από την Αρχή και θα πρέπει να είναι τέτοιος ώστε να εξασφαλίζεται ότι κάθε πετρελαιώδες μίγμα που απορρίπτεται στη θάλασσα, αφού προηγούμενα διέλθει μέσω συστήματος ή συστημάτων έχει περιεχόμενο πετρελαίου που δεν υπερβαίνει τα 15 μέρη ανά εκατομμύριο (PPM). Ο εξοπλισμός αυτός θα φέρει διατάξεις προειδοποιητικής συσκευής να αναφέρουν όταν αυτό το επίπεδο δεν μπορεί να διατηρηθεί. Το σύστημα επίσης θα φέρει τέτοιες διατάξεις, ώστε να εξασφαλίζουν ότι κάθε απόρριψη πετρελαιοειδών μιγμάτων διακόπτεται αυτόματα, όταν το περιεχόμενο πετρελαίου της εκροής υπερβαίνει τα 15 μέρη ανά εκατομμύριο (PPM). Κατά τη μελέτη του τύπου αυτού του εξοπλισμού η Αρχή θα λαμβάνει υπόψη τις προδιαγραφές που συνιστώνται από τον Οργανισμό.*

(6) Για τα πλοία που παραλήφθηκαν πριν από την 6.7.1993 οι απαιτήσεις αυτού του κανονισμού θα εφαρμόζονται από την 6.7.1998, λαμβάνοντας υπόψη ότι τα πλοία αυτά μπορούν να λειτουργούν με εξοπλισμό διαχωριστήρα πετρελαίου/νερού (εξοπλισμός 100 ppm).»

Η σημείωση πρέπει να προστεθεί στις παραγράφους (4) και (5) και έχει ως εξής:

«* Γίνεται αναφορά στη Σύσταση για τις διεθνείς Προδιαγραφές Λειτουργίας εξοπλισμών Διαχωριστήρων Πετρελαίου / Νερού και Μετρητών Περιεκτικότητας Πετρελαίου, που υιοθετήθηκαν από τον Οργανισμό με την Απόφαση A.393(X).»

4. Κανονισμός 21

1. Η υποπαράγραφος (γ) τροποποιείται διαγράφοντας τις πρώτες πέντε λέξεις, δηλ. «εντός ειδικής περιοχής και».

2. Η υποπαράγραφος (δ) διαγράφεται.

5. Έντυπα Α και Β Συμπληρωμάτων του Πιστοποιητικού IOPP.

Οι παράγραφοι 2.2 και 2.3 και των δύο εντύπων Α και Β συμπληρωμάτων του Πιστοποιητικού IOPP αντικαθίστανται ως εξής:

«2.2 Τύπος εξοπλισμού φίλτρου πετρελαίου που έχει εγκατασταθεί:

2.2.1 Εξοπλισμός φίλτρου πετρελαίου (15 PPM) – Κανονισμός 16(4),

2.2.2 Εξοπλισμός φίλτρου πετρελαίου (15 PPM) με προειδοποιητική συσκευή και συσκευή αυτόματης διακοπής της απόρριψης (Κανονισμός 16(5)),

2.3 Το πλοίο επιτρέπεται να λειτουργεί με τον υπάρχοντα εξοπλισμό μέχρι την 6.7.1998 (Κανονισμός 16(6)) και έχει εγκατεστημένο:

2.3.1 εξοπλισμό διαχωριστήρα πετρελαίου / νερού (100 PPM)

2.3.2 εξοπλισμό φίλτρου πετρελαίου (15 PPM) χωρίς προειδοποιητική συσκευή

2.3.3 εξοπλισμό φίλτρου πετρελαίου (15 PPM) με προειδοποιητική συσκευή και χειροκίνητο μηχανισμό διακοπής της απόρριψης.»

RESOLUTION MEPC.52(32)
adopted on 6 March 1992

AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

(New regulations 13F and 13G and related amendments to Annex I of MARPOL 73/78)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention"), and article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol"), which confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),

NOTING ALSO resolution A.675(16) on prevention of oil pollution,

RECOGNIZING the severity of marine pollution incidents resulting from tanker casualties,

DESIRING to improve the requirements for the design and construction of oil tankers to prevent oil pollution in the event of collision or grounding,

HAVING CONSIDERED, at its thirty-second session, amendments to the 1978 Protocol proposed and circulated in accordance with article 16(2)(a) of the 1973 Convention,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, amendments to the Annex of the 1978 Protocol, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 6 January 1993, unless

prior to this date one third or more of the Parties, or the Parties the combined merchant fleets of which constitute fifty per cent of more of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objections to the amendments;

3. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the amendments shall enter into force on 6 July 1993 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex;

5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of the resolution and its Annex to the Members of the Organization which are not Parties to MARPOL 73/78.

6. AGREES to develop as a matter of urgency:

(a) guidelines for approval of alternative methods of design and construction of oil tankers as called for in regulation 13F(5);

(b) guidelines for approval of alternative structural or operational arrangements as called for in regulation 13G(7); and

(c) guidelines for an enhanced programme of surveys and inspections as called for in regulation 13G(3).

ANNEX

AMENDMENTS TO ANNEX I OF MARPOL 73/78

Regulation 1

Definitios

The following new paragraph (8)(c) is inserted after the existing paragraph (8)(d):

«(c) Notwithstanding the provisions of subparagraph (a) of this paragraph, conversion of an existing oil tanker to meet the requirements of regulation 13F or 13G of this Annex shall not be deemed to constitute a major conversion for the purpose of this Annex.»

New regulations 13F and 13G

The following new regulations 13F and 13G are inserted after the existing regulation 13E:

REGULATION 13F OF ANNEX I OF MARPOL 73/78

Prevention of oil pollution in the event of collision or stranding

(1) This regulation shall apply to oil tankers of 600 tons deadweight and above:

(a) for which the building contract is placed on or after 6 July 1993, or

(b) in the absence of a building contract, the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction on or after 6 January 1994, or

(c) the delivery of which is on or after 6 July 1996, or

(d) which have undergone a major conversion:

(i) for which the contract is placed after 6 July 1993; or

(ii) in the absence of a contract, the construction work of which is begun after 6 January 1994; or

(iii) which is completed after 6 July 1996.

(2) Every oil tanker of 5.000 tons deadweight and above shall:

(a) in lieu of regulation 13E, as applicable, comply with the requirements of paragraph (3) unless it is subject to the provisions of paragraphs (4) and (5); and

(b) comply, if applicable, with the requirements of paragraph (6).

(3) The entire cargo tank length shall be protected by ballast tanks or spaces other than cargo and fuel oil tanks as follows:

(a) Wing tanks or spaces

Wing tanks or spaces shall extend either for the full depth of the ship's side or from the top of the double bottom to the uppermost deck, disregarding a rounded gunwale where fitted. They shall be arranged such that the cargo tanks are located inboard of the moulded line of the side shell plating, nowhere less the distance w which, as shown in figure 1, is measured at any cross-section at right angles to the side shell, as specified below:

$$w = 0.5 + \frac{DW}{20{,}000} \text{ (m) or}$$

w = 2.0 (m), whichever is the lesser.

The minimum value of w = 1.0 (m)

(b) Double bottom tanks or spaces

At any cross-section the depth of each double bottom tank or space shall be such that the distance h between the bottom of the cargo tanks and the moulded line of the bottom shell plating measured at right angles to the bottom shell plating as shown in figure 1 is not less than specified below:

h = B/15(m) or

h = 2.0(m), whichever is the lesser.

The minimum value of h = 1.0(m)

(c) Turn of the bilge area or at locations without a clearly defined turn of the bilge.

When the distances h and w are different, the distance w shall have preference at levels exceeding 1.5 h above the baseline as shown in figure 1.

(d) The aggregate capacity of ballast tanks.

On crude oil tankers of 20.000 tons deadweight and above and product carriers of 30.000 tons deadweight and above, the aggregate capacity of wing tanks, double bottom tanks, forepeak tanks and afterpeak tanks shall not be less than the capacity of segregated ballast tanks necessary to meet the requirements of regulation 13. Wing tanks or spaces and double bottom tanks used to meet the requirements of regulation 13 shall be located as uniformly as practicable along the cargo tank length. Additional segregated ballast capacity provided for reducing longitudinal hull girder bending stress, trim, etc, may be located anywhere within the ship.

(e) Suction wells in cargo tanks

Suction wells in cargo tanks may protrude into the double bottom below the boundary line defined by the distance h provided that such wells are as small as practicable and the distance between the well bottom and bottom plating is not less than 0.5 h.

(f) Ballast and cargo piping

Ballast piping and other piping such as sounding and vent piping to ballast tanks shall not pass through cargo tanks. Cargo piping and similar piping to cargo tanks shall not pass through ballast tanks. Exemptions to this requirement may be granted for short lengths of piping, provided that they are completely welded of equivalent.

(4)(a) Double bottom tanks or spaces as required by para-

graph (3)(b) may be dispensed with, provided that the design of the tanker is such that the cargo and vapour pressure exerted on the bottom shell plating forming a single boundary between the cargo and the sea does not exceed the external hydrostatic water pressure, as expressed by the following formula:

$$f \cdot hc \cdot pc \cdot g + 100\,\Delta p \leq dn \cdot ps \cdot g$$

where:

hc = height of cargo in contact with the bottom shell plating in metres

pc = maximum cargo density in t/m3

dn = minimum operating draught under any expected loading condition in metres

ps = density of sea water in t/m3

Δp = maximum set pressure of pressure/vacuum valve provided for the cargo tank in bars

f = safety factor = 1.1

g = standard acceleration of gravity (9.8 m/s2).

(b) Any horizontal partition necessary to fulfil the above requirements shall be located at a height of not less than B/6 or 6 metres, whichever is the lesser, but not more than 0.6D, above the baseline where D is the moulded depth amidships.

(c) The location of wing tanks or spaces shall be as defined in paragraph (3)(a) except that, below a level 1.5 h above the baseline where h is as defined in paragraph (3)(b), the cargo tank boundary line may be vertical down to the bottom plating, as shown in figure 2.

(5) Other methods of design and construction of oil tankers may also be accepted as alternatives to the requirements prescribed in paragraph (3), provided that such methods ensure at least the same level of protection against oil pollution in the event of collision of stranding and are approved in principle by the Marine Environment Protection Committee based on quidelines developed by the Organization.

(6) For oil tankers of 20,000 tons deadweight and above the damage assumptions prescribed in regulation 25(2)(b) shall be supplemented by the following assumed bottom raking damage:

(a) logitudinal extent:

(i) ships of 75,000 tons deadweight and above:
0.6 L measured from the forward perpendicular

(ii) ships of less than 75,000 tons deadweight:
0.4 L measured from the forward perpendicular

(b) transverse extent: B/3 anywhere in the bottom

(c) vertical extent: breach of the outer hull.

(7) Oil tankers of less than 5,000 tons deadweight shall:

(a) at least be fitted with double bottom tanks or spaces having such a depth that the distance h specified in paragraph (3)(b) complies with the following:

h = B/15 (m) with a minimum value of h = 0.76 m;

in the turn of the bilge area and at locations without a clearly defined turn of the bilge, the cargo tank boundary line shall run parallel to the line of the midship flat bottom as shown in figure 3; and

(b) be provided with cargo tanks so arranged that the capacity of each cargo tank does not exceed 700 m3 unless wing tanks or spaces are arranged in accordance with paragraph (3)(a) complying with the following:

$$w = 0.4 + \frac{2.4\ DW}{20{,}000}\ (m)$$

with a minimum value of w = 0.76 m.

(8) Oil shall not be carried in any space extending forward of a collision bulkhead located in accordance with regulation II-1/11 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended. An oil tanker that is not required to have a collision bulkhead in accordance with that regulation shall not carry oil in any space extending forward of the transverse plane perpendicular to the centreline that is located as if it were a collision bulkhead in accordance with that regulation.

(9) In approving the design and construction of oil tankers to be built in accordance with provisions of this regulation, Administrations shall have due regard to the general safety aspects including the need for the maintenance and inspections of wing and double bottom tanks or spaces.

REGULATION 13G OF ANNEX I OF MARPOL 73/78

Prevention of oil pollution in the event of collision or stranding

Measures for existing tankers

(1) This regulation shall:

(a) apply to crude oil tankers of 20,000 tons deadweight and above and to product carriers of 30,000 tons deadweight and above, which are contracted, the keels of which are laid, or which are delivered before the dates specified in regulation 13F(1) of this Annex; and

(b) not apply to oil tankers complying with regulation 13F of this Annex, which are contracted, the keels of which are laid, or are delivered before the dates specified in regulation 13F(1) of this Annex; and

(c) not apply to oil tankers covered by subparagraph (a) above which comply with regulation 13F(3)(a) and (b) or 13F(4) or 13F(5) of this Annex, except that the requirement of minimum distances between the cargo tanks boundaries and the ship side and bottom plating need not be met in all respects. In that event, the side protection distances shall not be less than those specified in the International Bulk Chemical Code for type 2 cargo tank location and the bottom protection shall comply with regulation 13E(4)(b) of this Annex.

(2) The requirements of this regulation shall take effect from 6 July 1995.

(3)(a) An oil tanker to which this regulation applies shall be subject to an enhanced programme of inspections during periodical, intermediate and annual surveys, the scope and frequency of which shall at least comply with the guidelines developed by the Organization.

(b) An oil tanker over five years of age to which this regulation applies shall have on board, available to the competent authority of any Government of a State Party to the present Convention, a complete file of the survey reports, including the results of all scantling measurement required, as well as the statement of structural work carried out.

(c) This file shall be accompanied by condition evaluation report, containing conclusions on the structural condition of the ship and its residual scantlings, endorsed to indicate that it has been accepted by or on behalf of the flag Administration. This file and condition evaluation report shall be pre-

pared in a standard format as contained in the guidelines developed by the Organization.

(4) An oil tanker not meeting the requirements of a new oil tanker as defined in regulation 1(26) of this Annex shall comply with the requirements of regulation 13F of this Annex not later than 25 years after its date of delivery, unless wing tanks or double bottom spaces, not used for the carriage of oil and meeting the width and height requirements of regulation 13E(4), cover at least 30% of Lt for the full depth of the ship on each side or at least 30% of the projected bottom shell area ΣPAs within the length Lt, where Lt and the projected bottom shell area ΣPAs are as defined in regulation 13E(2), in which case compliance with regulation 13F is required not later than 30 years after its date of delivery.

(5) An oil tanker meeting the requirements of a new oil tanker as defined in regulation 1(26) of this Annex shall comply with the requirements of regulation 13F of this Annex not later than 30 years after its date of delivery.

(6) Any new ballast and load conditions resulting from the application of paragraph (4) of this regulation shall be subject to approval of the Administration which shall have regard, in particular, to longitudinal and local strength, intact stability and, if applicable, damage stability.

(7) Other structural or operational arrangements such as hydrostatically balanced loading may be accepted as alternatives to the requirements prescribed in paragraph (4), provided that such alternatives ensure at least the same level of protection against oil pollution in the event of collision or stranding and are approved by the Administration based on guidelines developed by the Organization.

Regulation 24(4)
Limitation of size and arrangement
of cargo tanks

The existing text of paragraph (4) is replaced by the following:

«(4) The length of each cargo tank shall not exceed 10 metres or one of the following values, whichever is greater:

(a) Where no longitudinal bulkhead is provided inside the cargo tanks:

$$\left(0.5\frac{bi}{B} + 0.1\right) L$$

but not to exceed 0.2 L

(b) Where a centreline longitudinal bulkhead is provided inside the cargo tanks:

$$\left(0.25\frac{bi}{B} + 0.15\right) L$$

(c) Where two or more longitudinal bulkheads are provided inside the cargo tanks:

(i) for wing cargo tanks:

0.2 L

(ii) for centre cargo tanks:

(1) if $\frac{bi}{B}$ is equal to or greater than one fifth:

0.2 L

(2) if $\frac{bi}{B}$ is less than one fifth:

- Where no centreline longitudinal bulkhead is provided:

$$\left(0.5\frac{bi}{B} + 0.1\right) L$$

- Where a centreline longitudinal bulkhead is provided:

$$\left(0.25\frac{bi}{B} + 0.15\right) L$$

(d) "bi" is the minimum distance from the ship's side to the outer longitudinal bulkhead of the tank in question measured inboard at right angles to the centreline at the level corresponding to the assigned summer freeboard.»

AMENDMENTS TO THE RECORD OF CONSTRUCTION AND EQUIPMENT FOR OIL TANKERS (FORM B)

The following new paragraph 5.8 inserted after the existing paragraph 5.7:

«5.8 Double hull construction

5.8.1 The ship is required to be constructed according to regulation 13F and complies with the requirements of:

.1 paragraph (3) (double hull construction)

.2 paragraph (4) (mid-height deck tankers with double side construction)

.3 paragraph (5) (alternative method approved by the Marine Environment Protection Committee).

5.8.2 The ship is required to be constructed accordingly to and complies with the requirements of regulation 13F(7) (double bottom requirements)

5.8.3 The ship is not required to comply with the requirements of regulation 13F

5.8.4 The ship is subject to regulation 13G and:

.1 is required to comply with regulation 13F not latter than

.2 is so arranged that the following tanks or spaces are not used for the carriage of oil ....

5.8.5 The ship is not subject to regulation 13G.

ΑΠΟΦΑΣΗ
MEPC/52(32)

Υιοθετήθηκε την 6η Μαρτίου 1992

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ
ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΥ 1978 ΤΟΥ ΣΧΕΤΙΚΟΥ
ΜΕ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ 1973
ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ

(Νέοι κανονισμοί 13ΣΤ και 13Ζ και σχετικές τροποποιήσεις του Παραρτήματος Ι της Δ.Σ. MARPOL 73/78.)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ,

ΥΠΕΝΘΥΜΙΖΟΝΤΑΣ το Άρθρο 38(α) της Σύμβασης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, που αναφέρεται στη λειτουργία της Επιτροπής,

ΣΗΜΕΙΩΝΟΝΤΑΣ το άρθρο 16 της Διεθνούς Σύμβασης για την πρόληψη της Ρύπανσης από πλοία, 1973 (στο εξής αναφερόμενη σαν «Σύμβαση 1973») και το άρθρο VI του Πρωτοκόλλου 1978 του σχετικού με τη Διεθνή Σύμβαση 1973 για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία (στο εξής

αναφερόμενο σαν «Πρωτόκολλο 1978»), τα οποία από κοινού καθορίζουν στο αρμόδιο σώμα του Οργανισμού τη διαδικασία μελέτης και υιοθέτησης των τροποποιήσεων της Σύμβασης 1973, όπως αυτή τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο 1978 (MARPOL 73/78),

ΣΗΜΕΙΩΝΟΝΤΑΣ ΕΠΙΣΗΣ την απόφαση Α.675(16) για την πρόληψη της ρύπανσης από πετρέλαιο,

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ τη σοβαρότητα των περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας, που προκαλούνται από ατυχήματα δεξαμενοπλοίων,

ΕΚΦΡΑΖΟΝΤΑΣ ΤΗΝ ΕΠΙΘΥΜΙΑ να βελτιώσουν τις απαιτήσεις για το σχεδιασμό και την κατασκευή των πετρελαιοφόρων για την αποφυγή ρύπανσης με πετρέλαιο στην περίπτωση σύγκρουσης ή προσάραξης,

ΕΧΟΝΤΑΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙ κατά την 32α σύνοδό της, τις τροποποιήσεις του Πρωτοκόλλου 1978 που προτάθηκαν και κυκλοφόρησαν σύμφωνα με το άρθρο 16(2)(α) της Σύμβασης 1973,

1. ΥΙΟΘΕΤΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο 16(2)(δ) της Σύμβασης 1973 τις τροποποιήσεις του Παραρτήματος του Πρωτοκόλλου 1978, το κείμενο των οποίων περιέχεται στο Παράρτημα της απόφασης αυτής,

2. ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο 16(2)(στ)(iii) της Σύμβασης 1973, ότι οι τροποποιήσεις θα θεωρούνται ότι έχουν γίνει αποδεκτές την 6η Ιανουαρίου 1993, εκτός αν πριν από την ημερομηνία αυτή το ένα τρίτο τουλάχιστον των Μερών ή των Μερών, των οποίων η συνολική χωρητικότητα των εμπορικών τους στόλων συνιστά το 50% τουλάχιστον της παγκόσμιας χωρητικότητας, γνωστοποιήσουν στον Οργανισμό τις αντιρρήσεις τους για τις τροποποιήσεις,

3. ΠΡΟΣΚΑΛΕΙ τα Μέρη να λάβουν υπόψη ότι, σύμφωνα με το άρθρο 16(2)(ζ)(ii) της Σύμβασης 1973, οι τροποποιήσεις θα τεθούν σε ισχύ την 6η Ιουλίου 1993, μετά την αποδοχή τους σύμφωνα με την παράγραφο 2 παραπάνω,

4. ΑΝΑΘΕΤΕΙ στο Γενικό Γραμματέα, σύμφωνα με το άρθρο 16(2)(ε) της Σύμβασης 1973, να διαβιβάσει σε όλα τα Μέρη της MARPOL 73/78 επικυρωμένα αντίγραφα της απόφασης αυτής και το κείμενο των τροποποιήσεων που περιέχεται στο Παράρτημα.

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ Ι ΤΗΣ Δ.Σ. MARPOL 73/78

Κανονισμός 1

Ορισμοί

Η παρακάτω νέα παράγραφος (8)(γ) προστίθεται μετά το υπάρχον κείμενο της παραγράφου (8)(β):

«(γ) Ανεξάρτητα από τις διατάξεις της υποπαραγράφου (α) αυτής της παραγράφου, η μετασκευή ενός υπάρχοντος πετρελαιοφόρου προκειμένου αυτό να συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις του Κανονισμού 13ΣΤ ή 13Ζ αυτού του Παραρτήματος, δεν θα θεωρείται ότι είναι μετατροπή ευρείας έκτασης για τους σκοπούς αυτού του Παραρτήματος.»

Νέοι Κανονισμοί 13ΣΤ και 13Ζ

Οι παρακάτω νέοι Κανονισμοί 13ΣΤ και 13Ζ προστίθενται μετά το υπάρχον κείμενο του Κανονισμού 13Ε:

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 13ΣΤ

Αποφυγή ρύπανσης με πετρέλαιο στην περίπτωση σύγκρουσης ή προσάραξης

(1) Ο Κανονισμός αυτός θα εφαρμόζεται σε πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους (DW) 600 και πάνω:

(α) για τα οποία το συμβόλαιο κατασκευής υπογράφηκε την ή μετά την 6 Ιουλίου 1993, ή

(β) σε περίπτωση που δεν υπάρχει συμβόλαιο κατασκευής η τρόπιδά τους τέθηκε ή βρίσκονται σε παρόμοιο στάδιο κατασκευής την ή μετά την 6 Ιανουαρίου 1994, ή

(γ) η παράδοση των οποίων έγινε μετά την 6 Ιουλίου 1996,

(δ) τα οποία υπέστησαν μετασκευή ευρείας έκτασης:

(ι) για την οποία το συμβόλαιο υπογράφηκε μετά την 6 Ιουλίου 1993, ή

(ιι) σε περίπτωση που δεν υπάρχει συμβόλαιο οι εργασίες της μετασκευής άρχισαν μετά την 6 Ιανουαρίου 1994, ή

(ιιι) αυτή περατώθηκε μετά την 6 Ιουλίου 1996.

(2) Κάθε πετρελαιοφόρο νεκρού βάρους 5.000 τόννων και πάνω:

(α) αντί του Κανονισμού 13Ε, όπως αυτός εφαρμόζεται, θα συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της παραγράφου (3) εκτός αν αυτό υπόκειται στις διατάξεις των παραγράφων (4) και (5) και

(β) συμμορφώνεται, αν αυτό είναι πρακτικά δυνατό, με τις απαιτήσεις της παραγράφου 6.

(3) Ολόκληρο το μήκος των δεξαμενών φορτίου πρέπει να προστατεύεται με δεξαμενές έρματος ή χώρους άλλους εκτός εκείνων για φορτίο και καύσιμο πετρέλαιο ως εξής:

(α) Πλευρικές δεξαμενές ή κενοί χώροι

Οι πλευρικές δεξαμενές ή οι κενοί χώροι θα εκτείνονται είτε καθόλο το ύψος της πλευράς του πλοίου ή από την οροφή του διπυθμένου μέχρι το ανώτατο κατάστρωμα ανεξάρτητα της περίπτωσης ύπαρξης κυκλικής κουπαστής όπου υπάρχει. Αυτές θα διευθετούνται κατά τέτοιο τρόπο, ώστε οι δεξαμενές φορτίου να τοποθετούνται προς το εσωτερικό της γραμμής σχεδίασης του πλευρικού ελάσματος και σε καμιά περίπτωση η απόσταση αυτή δεν θα είναι μικρότερη του w, το οποίο, όπως φαίνεται στο σχήμα 1, σε οποιαδήποτε τομή θα μετρείται σε ορθές γωνίες προς το εξωτερικό περίβλημα του πλοίου, όπως παρακάτω προδιαγράφεται:

$$w = 0.5 + \frac{DW}{20,000} \text{ (m) ή}$$

w = 2.0 (m), οποιοδήποτε είναι μικρότερο.

Η ελάχιστη τιμή του w θα είναι ίση με 1m.

(β) Δεξαμενές διπυθμένων ή κενοί χώροι:

Σε εγκάρσια τομή το ύψος οποιασδήποτε δεξαμενής διπυθμένου ή κενού χώρου θα πρέπει να είναι τέτοιο, ώστε η απόσταση h μεταξύ του πυθμένα των δεξαμενών φορτίου και της γραμμής σχεδίασης του ελάσματος του πυθμένα μετρούμενη σε ορθές γωνίες προς το έλασμα του πυθμένα, όπως φαίνεται στο σχήμα 1 σε καμιά περίπτωση δεν θα είναι μικρότερη από εκείνη που προδιαγράφεται παρακάτω:

h = B/15 (m) ή

h = 2.0 (m), οποιαδήποτε είναι μικρότερη.

Η ελάχιστη τιμή του h θα είναι ίση με 1m.

(γ) Περιοχή κοίλου της γάστρας ή θέσεις (σημεία) που δεν έχουν σαφώς προσδιοριστεί ως κοίλα της γάστρας.

Όταν οι αποστάσεις h και w είναι διαφορετικές, η απόσταση w θα πρέπει να προτιμάται σε επίπεδα που υπερβαίνουν το 1,5h πάνω από τη γραμμή βάσης, όπως φαίνεται στο σχήμα 1.

(δ) Συνολική χωρητικότητα των δεξαμενών έρματος

Στα πετρελαιοφόρα μεταφοράς αργού πετρελαίου νεκρού βάρους (DW) 20,000 τόννων και πάνω και σε πετρελαιοφόρο μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου νεκρού βάρους 30.000 τόννων και πάνω, η συνολική χωρητικότητα των πλευρικών δεξαμενών των διπυθμένων, της πρωραίας και πρυμναίας δεξαμενής ζυγοστάθμισης, δεν θα πρέπει να είναι μικρότερη από τη χωρητικότητα των δεξαμενών διαχωρισμένου έρματος, η οποία είναι απαραίτητη για τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του Κανονισμού 13. Οι πλευρικές δεξαμενές, οι κενοί χώροι και οι δεξαμενές διπυθμένων που χρησιμοποιούνται για τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του Κανονισμού 13, θα πρέπει να τοποθετούνται ομοιόμορφα, όσο αυτό είναι πρακτικά δυνατό, καθόλο το μήκος των δεξαμενών φορτίου. Επιπρόσθετη χωρητικότητα διαχωρισμένου έρματος για τη μείωση της διαμήκους τάσης κόπωσης, διαγωγής κ.λπ., μπορεί να τοποθετείται οπουδήποτε εντός του πλοίου.

(ε) Φρεάτια αναρρόφησης σε δεξαμενές φορτίου

Τα φρεάτια αναρρόφησης των δεξαμενών φορτίου μπορεί να προεξέχουν στα διπύθμενα κάτω από το όριο της γραμμής που προσδιορίζεται από την απόσταση h, υπό την προϋπόθεση ότι τα φρεάτια αυτού του τύπου θα είναι μικρά όσο αυτό είναι πρακτικά δυνατό και η απόσταση μεταξύ του πυθμένα του φρεατίου και του ελάσματος του πυθμένα δεν θα είναι μικρότερη από το 0.5 h.

(στ) Σωληνώσεις έρματος και φορτίου

Οι σωληνώσεις έρματος και άλλες σωληνώσεις, όπως αυτές βυθομέτρησης και εξαερισμού των δεξαμενών έρματος, δεν θα διέρχονται μέσω των δεξαμενών φορτίου. Οι σωληνώσεις φορτίου και παρόμοιες με τις πιο πάνω σωληνώσεις των δεξαμενών φορτίου δεν θα διέρχονται μέσω των δεξαμενών έρματος. Εξαιρέσεις σε αυτή την απαίτηση μπορεί να παρέχονται για σωληνώσεις μικρού μήκους, υπό την προϋπόθεση ότι αυτές είναι πλήρως συγκολλημένες ή ισοδύναμες.

(4)(α) Δεξαμενές διπυθμένων ή κενοί χώροι, όπως απαιτούνται από την παράγραφο (3)(β), μπορεί να κατασκευάζονται χωρίς τις απαιτήσεις αυτές, υπό την προϋπόθεση ότι ο σχεδιασμός του δεξαμενοπλοίου είναι τέτοιος ώστε το φορτίο και η τάση ατμών που εξασκείται στο έλασμα του πυθμένα, το οποίο (έλασμα) αποτελεί απλό όριο μεταξύ του φορτίου και της θάλασσας, δεν υπερβαίνει την εξωτερική υδροστατική πίεση του νερού, όπως αυτή εκφράζεται από τον παρακάτω τύπο:

$$f \cdot hc \cdot pc \cdot g + 100\ \Delta p \leq dn \cdot ps \cdot g$$

όπου:

hc = το ύψος του φορτίου σε επαφή με το έλασμα του πυθμένα, σε μέτρα,

pc = η μέγιστη πυκνότητα του φορτίου, σε τόννους ανά m3,

dn = το ελάχιστο βύθισμα λειτουργίας του πλοίου σε οποιαδήποτε αναμενόμενη κατάσταση φόρτωσης, σε μέτρα,

ps = η πυκνότητα του θαλασσινού νερού, σε τόννους ανά m3,

Δp = η μέγιστη πίεση στην οποία ρυθμίζονται οι βαλβίδες πίεσης/κενού, που προβλέπονται για τις δεξαμενές φορτίου, σε bars,

f = συντελεστής ασφάλειας 1,1,

g = η επιτάχυνση της βαρύτητας (9,81 m/s2).

(β) Οποιοδήποτε μερικό διάφραγμα που είναι απαραίτητο για την ικανοποίηση των παραπάνω απαιτήσεων θα πρέπει να τοποθετείται σε ύψος όχι μικρότερο από B/6 ή 6 μέτρα, οποιοδήποτε είναι μικρότερο, αλλά όχι μεγαλύτερο του 0,6D, πάνω από τη γραμμή βάσης. Όπου D είναι το ύψος σχεδίασης στο μέσο του πλοίου.

(γ) Η θέση των πλευρικών δεξαμενών ή των κενών χώρων θα πρέπει να είναι όπως προσδιορίζεται στην παράγραφο (3)(α), με εξαίρεση κάτω ενός επιπέδου 1,5 h πάνω από τη γραμμή βάσης, όπου το h όπως προσδιορίζεται στην παράγραφο 3(β), η οριακή γραμμή της δεξαμενής φορτίου μπορεί να είναι κατακόρυφα κάτω του ελάσματος του πυθμένα, όπως φαίνεται στο σχήμα 2.

(5) Άλλες μέθοδοι σχεδίασης και κατασκευής των πετρελαιοφόρων μπορεί να γίνουν αποδεκτές ως εναλλακτικές των απαιτήσεων που περιγράφονται στην παράγραφο (3), υπό την προϋπόθεση ότι αυτές θα εξασφαλίζουν τουλάχιστον το ίδιο επίπεδο προστασίας κατά της ρύπανσης από πετρέλαιο στην περίπτωση σύγκρουσης ή προσάραξης και εγκρίνονται κατ' αρχήν από την Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, με βάση οδηγίες που αναπτύχθηκαν από τον Οργανισμό.

(6) Για τα πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους (DW) 20.000 τόννων και πάνω οι υποθετικές βλάβες που περιγράφονται στον Κανονισμό 25(2)(β) πρέπει να συμπληρώνονται από την παρακάτω υποθετική βλάβη πυθμένα λόγω συρσίματος:

(α) διαμήκης έκταση:

(ι) πλοία νεκρού βάρους (DW) 75.000 τόννων και πάνω:
0,6 L μετρούμενο από την πρωραία κάθετο,

(ιι) πλοία μικρότερα των 75.000 τόννων νεκρού βάρους:
0,4 L μετρούμενο από την πρωραία κάθετο,

(β) εγκάρσια έκταση: B/3 οπουδήποτε στον πυθμένα,

(γ) κατακόρυφη έκταση: ρήγμα στο εξωτερικό περίβλημα του σκάφους.

(7) Πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους (DW) κάτω των 5.000 τόννων:

(α) θα πρέπει τουλάχιστον να είναι εξοπλισμένα με δεξαμενές διπυθμένων ή κενούς χώρους, που έχουν τέτοιο ύψος ώστε η απόσταση h που περιγράφεται στην παράγραφο (3)(β), θα συμμορφώνεται με τα παρακάτω:

h = B/15 (m) με ελάχιστη τιμή h = 0,76 m στο κοίλο της περιοχής της γάστρας και σε σημεία χωρίς σαφώς προσδιορισμένο κοίλο γάστρας, η γραμμή του όριου της δεξαμενής φορτίου θα είναι παράλληλη προς τη γραμμή του επιπέδου του πυθμένα στο μέσο του πλοίου, όπως φαίνεται στο σχήμα 3, και

(β) πρέπει να είναι εφοδιασμένα με δεξαμενές φορτίου, έτσι διευθετημένες, ώστε η χωρητικότητα κάθε δεξαμενής να μην υπερβαίνει τα 700 m3, εκτός αν οι πλευρικές δεξαμενές ή οι κενοί χώροι διευθετούνται σύμφωνα με την παράγραφο (3)(α), συμμορφούμενες με τα παρακάτω:

$$ς = 0.4 + \frac{2.4\ Δ—}{20,000}\ (μ)$$

με ελάχιστη τιμή για το w = 0.76 m.

(8) Πετρέλαιο δεν πρέπει να μεταφέρεται σε οποιοδήποτε χώρο που εκτείνεται πλώρα του στεγανού σύγκρουσης σύμφωνα με τον Κανονισμό II-1/11 της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, όπως τροποποιήθηκε. Ένα πετρελαιοφόρο που δεν απαιτείται να έχει στεγανό σύγκρουσης σύμφωνα με αυτό τον Κανονισμό, δεν θα μεταφέρει πετρέλαιο σε οποιοδήποτε χώρο, ο οποίος εκτείνεται πλώρα του εγκάρσιου κάθετου στην κεντρική γραμμή επιπέδου που αυτό είναι τοποθετημένο, όπως αν υπήρχε ένα στεγανό σύγκρουσης σύμφωνα με αυτό τον Κανονισμό.

(9) Κατά την έγκριση της σχεδίασης και κατασκευής των πετρελαιοφόρων που πρόκειται να ναυπηγηθούν σύμφωνα με τις διατάξεις αυτού του Κανονισμού, οι Αρχές θα λαμβάνουν υπόψη τους τα γενικά θέματα ασφαλείας, περιλαμβανομένης της ανάγκης για τη συντήρηση και τις επιθεωρήσεις των πλευρικών δεξαμενών και των δεξαμενών διπυθμένων ή των κενών χώρων.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 13Ζ

Αποφυγή ρύπανσης με πετρέλαιο στην περίπτωση σύγκρουσης ή προσάραξης

Μέτρα για τα υπάρχοντα δεξαμενόπλοια

(1) Ο Κανονισμός αυτός:

(α) εφαρμόζεται στα δεξαμενόπλοια νεκρού βάρους (DW) 20.000 τόννων και πάνω, που μεταφέρουν αργό πετρέλαιο και στα πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους 30.000 τόννων και πάνω που μεταφέρουν προϊόντα πετρελαίου, των οποίων τα συμβόλαια κατασκευής, οι τρόπιδες των οποίων τέθηκαν, ή τα οποία παραδόθηκαν πριν από τις ημερομηνίες που καθορίζονται στον Κανονισμό 13ΣΤ(1) αυτού του Παραρτήματος, και

(β) δεν θα εφαρμόζεται στα πετρελαιοφόρα που συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του Κανονισμού 13ΣΤ αυτού του Παραρτήματος, των οποίων τα συμβόλαια κατασκευής, οι τρόπιδες των οποίων τέθηκαν, ή τα οποία παραδόθηκαν πριν από τις ημερομηνίες που καθορίζονται στον Κανονισμό 13ΣΤ(1), αυτού του Παραρτήματος και

(γ) δεν θα εφαρμόζεται στα πετρελαιοφόρα που καλύπτονται από την πιο πάνω υποπαράγραφο (α), τα οποία συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του Κανονισμού 13ΣΤ(3)(α) και (β) ή 13ΣΤ(4) ή 13ΣΤ(5) αυτού του Παραρτήματος, εκτός αν η απαίτηση για τις ελάχιστες αποστάσεις μεταξύ των ορίων των δεξαμενών φορτίου και πλευρικών τοιχωμάτων και του ελάσματος πυθμένα δεν απαιτεί σε κάθε περίπτωση συμμόρφωση. Στην περίπτωση αυτή οι πλευρικές αποστάσεις προστασίας δεν θα είναι μικρότερες από εκείνες που καθορίζονται στο Διεθνή Κώδικα Χημικών Χύμα για τη θέση δεξαμενής φορτίου πλοίου τύπου 2 και η προστασία για τον πυθμένα θα είναι σύμφωνη με τον Κανονισμό 13Ε(4)(β) αυτού του Παραρτήματος.

(2) Οι απαιτήσεις αυτού του Κανονισμού θα εφαρμόζεται από την 6 Ιουλίου 1995.

(3)(α) Ένα πετρελαιοφόρο στο οποίο εφαρμόζεται αυτός ο Κανονισμός θα πρέπει να υπόκειται σε εντατικό πρόγραμμα επιθεωρήσεων κατά τη διάρκεια της περιοδικής, ενδιάμεσου και ετήσιας επιθεώρησης, ο σκοπός και η συνέχεια (επανάληψη) των οποίων θα ικανοποιεί τουλάχιστον τις οδηγίες που θα αναπτυχθούν από τον Οργανισμό.

(β) Ένα πετρελαιοφόρο ηλικίας πάνω από πέντε έτη, στο οποίο ο Κανονισμός αυτός εφαρμόζεται θα έχει επί του πλοίου διαθέσιμο στην αρμόδια Αρχή οποιασδήποτε Κυβέρνησης Κράτους που υπογράφει αυτή τη Σύμβαση, ένα πλήρες φάκελλο εκθέσεων επιθεωρήσεων, περιλαμβανομένων των αποτελεσμάτων όλων των μετρήσεων των διαφόρων τμημάτων του σκάφους που απαιτούνται, καθώς επίσης την έκθεση των κατασκευαστικών εργασιών, οι οποίες πραγματοποιήθηκαν.

(γ) Ο φάκελλος αυτός θα πρέπει να συνοδεύεται με έκθεση κατάστασης εκτίμησης, η οποία θα περιέχει τα συμπεράσματα για την κατάσταση της κατασκευής του πλοίου και τις εναπομένουσες μετρήσεις, καταχωρημένες για να αποδεικνύουν ότι αυτές έχουν γίνει αποδεκτές από ή για λογαριασμό της Αρχής της σημαίας. Ο φάκελλος αυτός και η έκθεση εκτίμησης θα πρέπει να είναι σε ειδικό πρωτότυπο σχέδιο, όπως αυτό που περιέχεται στις οδηγίες που καταρτίστηκαν από τον Οργανισμό.

(4) Ένα πετρελαιοφόρο που δεν ικανοποιεί τις απαιτήσεις ενός νέου πετρελαιοφόρου, όπως αυτό ορίζεται στον Κανονισμό 1(26) αυτού του Παραρτήματος, θα συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του Κανονισμού 13ΣΤ αυτού του Παραρτήματος όχι αργότερα από 25 έτη μετά την ημερομηνία παράδοσής του, εκτός αν πλευρικές δεξαμενές ή χώροι διπυθμένων δεν χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά πετρελαίου και οι απαιτήσεις του ύψους και του πλάτους πληρούν τις απαιτήσεις του κανονισμού 13Ε(4) και καλύπτουν τουλάχιστον το 30% του Lt για το πλήρες βάθος του πλοίου σε κάθε πλευρά ή τουλάχιστον το 30% της προβολής του εμβαδού του πυθμένα ΣpAs εντός του μήκους Lt, όπου Lt και εμβαδόν προβολής του πυθμένα ΣpAs είναι εκείνα που ορίζονται στον Κανονισμό 13Ε, στην περίπτωση κατά την οποία η συμμόρφωση με τον Κανονισμό 13ΣΤ απαιτείται όχι αργότερα από 30 χρόνια, μετά την ημερομηνία της παράδοσής του.

(5) Ένα πετρελαιοφόρο που ικανοποιεί τις απαιτήσεις ενός νέου πετρελαιοφόρου, όπως ορίζεται στον Κανονισμό 1(26) αυτού του Παραρτήματος, θα ικανοποιεί τις απαιτήσεις του Κανονισμού 13ΣΤ αυτού του Παραρτήματος όχι αργότερα από 30 χρόνια μετά την ημερομηνία της παράδοσής του.

(6) Οποιεσδήποτε νέες συνθήκες ερματισμού και φόρτωσης συνεπεία της εφαρμογής της παραγράφου (4) αυτού του κανονισμού θα πρέπει να υπόκεινται σε έγκριση από την Αρχή, η οποία θα δίδει ιδιαίτερη προσοχή στη διαμήκη και τοπική αντοχή, άθικτη ευστάθεια και όπου απαιτείται στην ευστάθεια λόγω βλάβης και στην ικανότητα επιβίωσης.

(7) Άλλες κατασκευαστικές και λειτουργικές διευθετήσεις, όπως η υδροστατική ισορροπία μπορεί να γίνονται αποδεκτές ως εναλλακτικές απαιτήσεις που περιγράφονται στην παράγραφο (4), υπό την προϋπόθεση ότι τέτοιες εναλλακτικές λύσεις εξασφαλίζουν τουλάχιστον το ίδιο επίπεδο προστασίας κατά της ρύπανσης με πετρέλαιο στην περίπτωση σύγκρουσης ή προσάραξης και είναι εγκεκριμένες από την Αρχή βασισμένες στις οδηγίες που καταρτίστηκαν από τον Οργανισμό.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 24(4)

Όρια του μεγέθους και διατάξης των δεξαμενών φορτίου

Το υπάρχον κείμενο της παραγράφου (4) αντικαθίσταται ως εξής:

«(4) το μήκος κάθε δεξαμενής φορτίου δεν θα υπερβαίνει τα 10 μέτρα ή μια από τις παρακάτω τιμές, οποιαδήποτε είναι μεγαλύτερη:

(α) Όπου δεν υπάρχει διάμηκες διάφραγμα εσωτερικά των δεξαμενών φορτίου:

$$(0.5 \frac{\beta i}{B} + 0.1) L$$

αλλά δεν θα υπερβαίνει τα 0.2 L,

(β) Όπου υπάρχει διάφραγμα κατά μήκος της κεντρικής γραμμής εσωτερικά των δεξαμενών φορτίου:

$$(0.25 \frac{\beta i}{B} + 0.15) L$$

(γ) Όπου υπάρχουν δύο ή περισσότερα κατά μήκος διαφράγματα εσωτερικά των δεξαμενών φορτίου:

(i) για τις πλευρικές δεξαμενές φορτίου:

0.2 L

(ii) για τις κεντρικές δεξαμενές φορτίου:

(1) αν $\frac{\beta i}{B}$ είναι ίσο ή μεγαλύτερο του ενός πέμπτου (1/5)

0.2 L

(2) αν $\frac{\beta i}{B}$ είναι μικρότερο του ενός πέμπτου (1/5)

– όπου δεν υπάρχει διάφραγμα κατά μήκος της κεντρικής γραμμής:

$$(0.5 \frac{\beta i}{B} + 0.1) L$$

– όπου υπάρχει διάφραγμα κατά μήκος της κεντρικής γραμμής:

$$(0.25 \frac{\beta i}{B} + 0.15) L$$

(δ) το «βi» είναι η ελάχιστη απόσταση από την πλευρά του πλοίου στο εξωτερικό διάμηκες διάφραγμα της δεξαμενής, για την οποία γίνεται ο υπολογισμός, μετρούμενο προς το εσωτερικό στην κεντρική γραμμή σε ορθές γωνίες στο επίπεδο που αντιστοιχεί στο καθορισμένο ύψος εξάλλων του θέρους.

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΚΘΕΣΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ (ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑ Β)

Η παρακάτω νέα παράγραφος 5.8 προστίθεται μετά την υπάρχουσα παράγραφο 5.7:

«5.8 Κατασκευή διπλών πλευρικών τοιχωμάτων:

5.8.1 Το πλοίο απαιτείται να είναι κατασκευασμένο σύμφωνα με τον Κανονισμό 13ΣΤ και πληροί τις απαιτήσεις της:

.1 παραγράφου (3), (κατασκευή με διπλά τοιχώματα),

.2 παραγράφου (4), (πετρελαιοφόρο με ενδιάμεσο κατάστρωμα και διπλά πλευρικά τοιχώματα),

.3 παραγράφου (5), εναλλακτική μέθοδο υιοθετημένη από την Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος.

5.8.2 Το πλοίο απαιτείται να είναι κατασκευασμένο σύμφωνα με και πληροί τις απαιτήσεις του Κανονισμού 13ΣΤ(7) (απαίτηση ύπαρξης διπυθμένων).

5.8.3 Το πλοίο δεν απαιτείται να πληροί τις απαιτήσεις του Κανονισμού 13ΣΤ.

5.8.4 Το πλοίο υπόκειται στις απαιτήσεις του Κανονισμού 13Ζ, και:

.1 υποχρεούται να συμμορφώνεται με τον κανονισμό 13ΣΤ όχι αργότερα από ....

.2 η διευθέτησή του είναι τέτοια, ώστε οι παρακάτω δεξαμενές και κενοί χώροι δεν θα χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά πετρελαίου ....

5.8.5 Το πλοίο δεν υπόκειται στις απαιτήσεις του Κανονισμού 13Ζ.

RESOLUTION MEPC.42(30)

adopted on 16 November 1990

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

(Designation of Antarctic area as a Special Area under Annexes I and V of MARPOL 73/78)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention") and article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),

HAVING CONSIDERED, at its thirtieth session, amendments to the 1978 Protocol proposed and circulated in accordance with article 16(2)(a) of the 1973 Convention.

HAVING CONSIDERED ALSO the objective that all wastes are to be removed from the Antarctic area due to the ecological importance of the fragile ecosystems of the area,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, amendments to the Annex of the 1978 Protocol, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 16 September 1991, unless prior to this date one third or more of the Parties, or the Parties the combined merchant fleets of which constitute fifty per cent or more of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objections to the amendments;

3. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the amendments shall enter into force on 17 March 1992 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above:

4. DECIDES that the requirements of regulation 10 of Annex I and regulation 5 of Annex V of MARPOL 73/78 in respect of the Antarctic area shall take affect on the day the amendments thereto, adopted under this resolution, enter into force, which is expected to be 17 March 1992;

5. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to Annexes I and V of MARPOL 73/78 certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in Annexes 1 and 2, respectively;

6. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of the resolution and its Annexes to the Members of the Organization which are not Parties to Annexes I and V of MARPOL 73/78.

ANNEX 1

AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973.

ANNEX I

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY OIL

Regulation 10 is amended to read as follows:

Regulation 10

Methods for Prevention of Oil Pollution from Ships

While Operating in Special Areas

(1) For the purposes of this Annex, the special areas are the Mediterranean Sea area, the Baltic Sea area, the Black Sea area, the Red Sea area, the "Gulfs area", the Gulf of Aden and the Antarctic area, which are defined as follows:

(a) –(f) No change.

(g) "The Antarctic area means the sea area south of 60 south latitude."

(2) Subject to the provisions of regulation 11 of this Annex:

(a) Any discharge into the sea of oil of oily mixture from any oil tanker and ship of 400 gross tonnage and above other than an oil tanker shall be prohibited, while in a special area. In respect of the Antarctic area, any discharge into the sea of oil or oily mixture from any ship shall be prohibited.

(b) Except as provided for in respect of the Antarctic area under subparagraph 2(a) of this regulation, any discharge into the sea of oil or oily mixture from a ship of less than 400 gross tonnage, other than an oil tanker, shall be prohibited while in a special area, except when the oil content of the effluent without dilution does not exceed 15 parts per million or alternatively when all of the following conditions are satisfied:

(2)(b)(i), (ii), (iii) No change.

(3) – (7) No change.

(8) Notwithstanding paragraph (7) of this regulation, the following rules apply to the Antarctic area:

(a) The Covernment of each Party to the Convention at whose ports ships depart en route to or arrive from the Antarctic area undertakes to ensure that as soon as practicable adequate facilities are provided for the reception of all sludge, dirty ballast, tank washing water, and other oily residues and mixtures from all ships, without causing undue delay, and according to the needs of the ships using them.

(b) The Government of each Party to the Convention shall ensure that all ships entitled to fly its flag, before entering the Antarctic area, are fitted with a tank or tanks of sufficient capacity on board for the retention of all sludge, dirty ballast, tank washing water and other oily residues and mixtures while operating in the area and have concluded arrangements to discharge such oily residues at a reception facility after leaving the area.

ANNEX 2

AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973.

ANNEX V

REGULATIONS FOR THE PREVENTION OF POLLUTION BY GARBAGE FROM SHIPS

Regulation 5 is amended to read as follows:

Regulation 5

Disposal of Garbage within Special Areas

(1) For the purposes of this Annex, the special areas are the Mediterranean Sea area, the Baltic Sea area, the Black Sea area, the Red Sea area, the "Gulfs Area", the North Sea area and the Antarctic area, which are defined as follows:

(a) – (f) No change.

(g) The Antarctic area means the sea area south of 60 south latitude.

(2) - (4) No change.

(5) Notwithstanding paragraph 4 of this regulation, the following rules apply to the Antarctic area:

(a) The Government of each Party to the Convention at whose ports ships depart en route to or arrive from the Antarctic area undertakes to ensure that as soon as practicable adequate facilities are provided for the reception of all garbage from all ships, without causing undue delay, and according to the needs of the ships using them.

(b) The Government of each Party to the Convention shall ensure that all ships entitled to fly its flag, before entering the Antarctic area, have sufficient capacity on board for the retention of all garbage while operating in the area and have concluded arrangements to discharge such garbage at a reception facility after leaving the area.

ΑΠΟΦΑΣΗ
ΜΕΡC/ 42(30)

Υιοθετήθηκε την 16η Νοεμβρίου 1990

ΑΠΟΔΟΧΗ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ ΤΟΥ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΥ 1978 ΤΟΥ ΣΧΕΤΙΚΟΥ ΜΕ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ 1973 ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ

(Χαρακτηρισμός της περιοχής της Ανταρκτικής σαν Ειδική Περιοχή σύμφωνα με τα Παραρτήματα I και V της MARPOL 73/78)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ,

ΥΠΕΝΘΥΜΙΖΟΝΤΑΣ το άρθρο 38(α) της Σύμβασης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, που αναφέρεται στις λειτουργίες της Επιτροπής,

ΣΗΜΕΙΩΝΟΝΤΑΣ το άρθρο 16 της Διεθνούς Σύμβασης για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία, 1973 (στο εξής αναφερόμενη σαν "Σύμβαση 1973") και το άρθρο VI του Πρωτοκόλλου 1978 του σχετικού με τη Διεθνή Σύμβαση 1973 για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία (στο εξής αναφερόμενο σαν "Πρωτόκολλο 1978"), τα οποία από κοινού καθορίζουν στο αρμόδιο σώμα του Οργανισμού τη διαδικασία μελέτης και υιοθέτησης των τροποποιήσεων της Σύμβασης 1973, όπως αυτή τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο 1978 (MARPOL 73/78),

ΕΧΟΝΤΑΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙ κατά την 30ή σύνοδό της, τις τροποποιήσεις του Πρωτοκόλλου 1978 που προτάθηκαν και κυκλοφόρησαν σύμφωνα με το άρθρο 16(2)(α) της Σύμβασης 1973,

ΕΧΟΝΤΑΣ ΕΠΙΣΗΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙ το στόχο ότι όλα τα απόβλητα πρέπει να απομακρυνθούν από την περιοχή της Ανταρκτικής, λόγω της οικολογικής σπουδαιότητας των ευαίσθητων οικοσυστημάτων της περιοχής,

1. ΥΙΟΘΕΤΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο 16(2)(δ) της Σύμβασης 1973 τις τροποποιήσεις του Παραρτήματος του Πρωτοκόλλου 1978, το κείμενο των οποίων περιέχεται στο Παράρτημα αυτής της απόφασης,

2. ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο 16(2)(στ)(iii) της Σύμβασης 1973, ότι οι τροποποιήσεις θα θεωρούνται ότι έχουν γίνει αποδεκτές την 16η Σεπτεμβρίου 1991, εκτός αν πριν από την ημερομηνία αυτή τουλάχιστον το ένα τρίτο των Μερών, ή των Μερών των οποίων η συνολική χωρητικότητα των εμπορικών τους στόλων συνιστά το 50% τουλάχιστον της παγκόσμιας χωρητικότητας, γνωστοποιήσουν στον Οργανισμό τις αντιρρήσεις τους για τις τροποποιήσεις,

3. ΠΡΟΣΚΑΛΕΙ τα Μέρη να λάβουν υπόψη ότι σύμφωνα με το άρθρο 16(2)(ζ)(ii) της Σύμβασης 1973, οι τροποποιήσεις θα τεθούν σε ισχύ την 17η Μαρτίου 1992, μετά την αποδοχή τους σύμφωνα με την παράγραφο 2 παραπάνω,

4. ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ ότι οι απαιτήσεις του Κανονισμού 10, του Παραρτήματος I και του Κανονισμού 5 του Παραρτήματος V της MARPOL 73/78 σχετικά με την περιοχή της Ανταρκτικής θα ισχύσουν την ημερομηνία κατά την οποία οι τροποποιήσεις αυτές, που υιοθετούνται σύμφωνα με αυτή την απόφαση, τεθούν σε ισχύ και η οποία αναμένεται να είναι η 17η Μαρτίου 1992,

5. ΑΝΑΘΕΤΕΙ στο Γενικό Γραμματέα σύμφωνα με το άρθρο 16(2)(ε) της Σύμβασης 1973, να διαβιβάσει σε όλα τα Μέρη των Παραρτημάτων I και V της MARPOL 73/78 επικυρωμένα αντίγραφα αυτής της απόφασης και το κείμενο των τροποποιήσεων που περιέχεται στα Παραρτήματα 1 και 2 αντίστοιχα,

6. ΠΑΡΑΠΕΡΑ ΑΝΑΘΕΤΕΙ στο Γενικό Γραμματέα να διαβιβάσει αντίγραφα της απόφασης και των Παραρτημάτων της στα Μέλη του Οργανισμού, τα οποία δεν είναι Μέρη των Παραρτημάτων I και V της MARPOL 73/78.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΥ 1978 ΤΟΥ ΣΧΕΤΙΚΟΥ ΜΕ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ 1973 ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ

Ο Κανονισμός 10 τροποποιείται ως εξής:

Κανονισμός 10

Μέθοδοι για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πετρέλαιο από πλοία όταν αυτά ταξιδεύουν εντός Ειδικών Περιοχών.

(1) Για τους σκοπούς αυτού του Παραρτήματος ειδικές περιοχές είναι η Μεσόγειος Θάλασσα, η περιοχή της Βαλτικής Θάλασσας, η περιοχή του Εύξεινου Πόντου, η περιοχή της Ερυθράς Θάλασσας, η περιοχή των «Κόλπων», ο Κόλπος του Άντεν και η περιοχή της Ανταρκτικής, οι οποίες προσδιορίζονται ως εξής:

(α) – (στ) Καμιά αλλαγή

(ζ) «Περιοχή της Ανταρκτικής σημαίνει τη θαλάσσια περιοχή νότια του πλάτους των 60° Νότιο.

(2) Έχοντας υπόψη τις διατάξεις του Κανονισμού 11 αυτού του Παραρτήματος:

(α) Κάθε απόρριψη στη θάλασσα πετρελαίου ή πετρελαιώδους μίγματος από οποιοδήποτε πετρελαιοφόρο και πλοίο ολικής χωρητικότητας 400 κόρων και πάνω εκτός των πετρελαιοφόρων θα απαγορεύεται, όταν ταξιδεύει σε ειδική περιοχή. Σχετικά με την περιοχή της Ανταρκτικής θα απαγορεύεται κάθε απόρριψη πετρελαίου στη θάλλασα ή πετρελαιώδους μίγματος από οποιοδήποτε πλοίο.

(β) Εκτός από τα προβλεπόμενα για την περιοχή της Ανταρκτικής στην υποπαράγραφο 2(α) αυτού του κανονισμού κάθε απόρριψη στη θάλασσα πετρελαίου ή πετρελαιώδους μίγματος από πλοίο ολικής χωρητικότητας κάτω των 400 κόρων εκτός των πετρελαιοφόρων, θα απαγορεύεται όταν αυτό ταξιδεύει σε ειδική περιοχή, εκτός όταν το περιεχόμενο του πετρελαίου της εκροής χωρίς αραίωση δεν υπερβαίνει τα 15 μέρη ανά εκατομμύριο (PPM), ή εναλλακτικά όταν ικανοποιούνται όλες οι παρακάτω συνθήκες:

(2)(β)(i), (ii), (iii) Καμιά αλλαγή.

(3) – (7) Καμιά αλλαγή.

(8) Ανεξάρτητα της παραγράφου (7) αυτού του κανονισμού, οι εξής κανονισμοί θα εφαρμόζονται στην περιοχή της Ανταρκτικής:

(α) Η Κυβέρνηση κάθε Μέρους που υπογράφει αυτή τη Σύμβαση από τα λιμάνια του οποίου αποπλέουν για να ταξιδεύσουν προς ή καταπλέουν από την περιοχή της Ανταρκτικής αναλαμβάνει να εξασφαλίσει ότι το συντομότερο πρακτικά δυνατόν θα διατίθενται επαρκείς ευκολίες υποδοχής για την παραλαβή από τα πλοία όλων των βαρέων

πετρελαιοειδών καταλοίπων, του ακάθαρτου έρματος, του νερού πλύσης των δεξαμενών και των άλλων υπολειμμάτων και μιγμάτων πετρελαίου, χωρίς να προκαλείται αδικαιολόγητη καθυστέρηση και σύμφωνα με τις ανάγκες των πλοίων που χρησιμοποιούν αυτές.

(β) Η Κυβέρνηση κάθε μέρους που υπογράφει αυτή τη Σύμβαση θα εξασφαλίζει ότι όλα τα πλοία που φέρουν τη σημαία του Κράτους της, προτού εισέλθουν στην περιοχή της Ανταρκτικής, έχουν εγκαταστήσει στο πλοίο δεξαμενή ή δεξαμενές επαρκούς χωρητικότητας για τη συγκράτηση όλων των βαρέων πετρελαιοειδών καταλοίπων, του ακάθαρτου έρματος, του νερού πλύσης των δεξαμενών και των άλλων υπολειμμάτων και μιγμάτων πετρελαίου όταν ταξιδεύουν στην περιοχή και έχουν συνάψει διευθετήσεις για την απόρριψη τέτοιων πετρελαιοειδών υπολειμμάτων σε μια ευκολία υποδοχής αφού εξέλθουν από την περιοχή.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΥ 1978 ΤΟΥ ΣΧΕΤΙΚΟΥ ΜΕ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ 1973 ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΑ ΠΛΟΙΩΝ

Ο Κανονισμός 5 τροποποιείται ως εξής:

Κανονισμός 5

Διάθεση των απορριμμάτων εντός Ειδικών Περιοχών

(1) Για τους σκοπούς αυτού του Παραρτήματος ειδικές περιοχές είναι η Μεσόγειος Θάλασσας, η περιοχή της Βαλτικής Θάλασσας, η περιοχή του Εύξεινου Πόντου, η περιοχή της Ερυθράς Θάλασσας, η περιοχή των «Κόλπων», η περιοχή της Βορείου Θαλάσσης και η περιοχή της Ανταρκτικής, οι οποίες προσδιορίζονται ως εξής:

(α) – (στ) Καμιά αλλαγή.

(ζ) Περιοχή της Ανταρκτικής σημαίνει τη θαλάσσια περιοχή νότια του πλάτους των 60° Νότιο.

(2) – (4) Καμιά αλλαγή.

(5) Ανεξάρτητα της παραγράφου 4 αυτού του κανονισμού, οι εξής κανονισμοί εφαρμόζονται στην περιοχή της Ανταρκτικής:

(α) Η Κυβέρνηση κάθε Μέρους που υπογράφει αυτή τη Σύμβαση από τα λιμάνια του οποίου αποπλέουν για να ταξιδεύσουν προς ή καταπλέουν από την περιοχή της Ανταρκτικής αναλαμβάνει να εξασφαλίσει ότι το συντομότερο πρακτικά δυνατόν να διατίθενται επαρκείς ευκολίες υποδοχής για την παραλαβή από τα πλοία όλων των απορριμμάτων, χωρίς να προκαλείται αδικαιολόγητη καθυστέρηση και σύμφωνα με τις ανάγκες των πλοίων που χρησιμοποιούν αυτές.

(β) Η Κυβέρνηση κάθε Μέρους που υπογράφει αυτή τη Σύμβαση θα εξασφαλίζει ότι όλα τα πλοία που φέρουν τη σημαία του Κράτους της, προτού εισέλθουν στην περιοχή της Ανταρκτικής, έχουν στο πλοίο επαρκή χωρητικότητα για τη συγκέντρωση όλων των απορριμμάτων όταν ταξιδεύουν στην περιοχή και έχουν συνάψει διευθετήσεις για την απόρριψη τέτοιων απορριμμάτων σε μια ευκολία υποδοχής αφού εξέλθουν από την περιοχή.

RESOLUTION MEPC.48(31)

adopted on 4 July 1991

AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

(Designation of the Winter Caribbean area as a special area under Annex V of MARPOL 73/78)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention") and article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") which confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 Protocol (MARPOL 73/78),

HAVING CONSIDERED, at its thirty-first session, amendments to the 1978 Protocol proposed and circulated in accordance with article 16(2)(a) of the 1973 Convention,

1. ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, amendments to the Annex of the 1978 Protocol, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 4 October 1992, unless prior to this date one third or more of the Parties, or the Parties the combined merchant fleets of which constitute fifty per cent or more of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objections to the amendments;

3. INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the amendments shall enter into force on 4 April 1993 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to Annex V of the 1978 Protocol certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in Annex;

5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to Annex V of the 1978 Protocol copies of the resolution and its annex.

ANNEX

AMENDMENTS TO REGULATION 5 OF ANNEX V OF MARPOL 73/78
(DESIGNATION OF THE WIDER CARIBEAN AREA AS A SPECIAL AREA)

Regulation 5 – Disposal of Carbage within Special Areas

The introductory sentence in paragraph (1) is amended to

read as follows:

«(1) For the purposes of this Annex the special areas are the Mediterranean Sea area, the Baltic Sea area, the Black Sea area, the Red Sea area, the "Gulfs area", the North Sea area and the Wider Caribbean Region, including the Gulf of Mexico and the Caribbean Sea, which are defined as follows:»

New subparagraph (h) is added to paragraph (1) as follows:

"(h) The Wider Caribbean Region, as defined in article 2, paragraph 1 of the Convention for the Protection and Development of the Marine Environment of the Wider Caribbean Region (Cartagena de Indias, 1983), means the Gulf of Mexico and Caribbean Sea proper including the bays and seas therein and that portion of the Atlantic Ocean within the boundary constituted by the 30o N parallel from Florida eastward to 77o 30΄ W meridian, thence a rhumb line to the intersection of 20o N parallel and 59o W meridian, thence a rhumb line to the intersection of 7o 20΄ N parallel and 50o W meridian drawn southwesterly to the eastern boundary of French Guiana."

New subparagraph (b) of paragraph (2) is amended to read as follows:

«(b) except as provided in subparagraph (c) of this paragraph, disposal into the sea of food wastes shall be made as far as practicable from land, but in any case not less than 12 nautical miles from the nearest land,"

New subparagraph (c) is added to paragraph (2) as follows:

"(c) disposal into the Wider Caribbean Region of food wastes which have been passed through a comminuter of grinder shall be made as far as practicable from land, but in any case not subject to regulation 4 not less than 3 nautical miles from the nearest land. Such comminuted of ground food wastes shall be capable of passing through a screen with openings no greater than 25 millimetres."

ΑΠΟΦΑΣΗ
ΜΕΡC/48(31)

Υιοθετήθηκε την 4η Ιουλίου 1991

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟΥ 1978 ΤΟΥ ΣΧΕΤΙΚΟΥ ΜΕ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ 1973 ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ

(Χαρακτηρισμός της περιοχής της Ευρύτερης Καραϊβικής σαν ειδικής περιοχής σύμφωνα με το παράρτημα V της MARPOL 73/78)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

ΥΠΕΝΘΥΜΙΖΟΝΤΑΣ το Άρθρο 38(α) της Σύμβασης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού που αναφέρεται στη λειτουργία της Επιτροπής,

ΣΗΜΕΙΩΝΟΝΤΑΣ το άρθρο 16 της Διεθνούς Σύμβασης για την Πρόληψη της Ρύπανσης από πλοία, 1973 (στο εξής αναφερόμενη σαν «Σύμβαση 1973») και το άρθρο VI του Πρωτοκόλλου 1978 του σχετικού με τη Διεθνή Σύμβαση 1973 για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία (στο εξής αναφερόμενο σαν «Πρωτόκολλο 1978»), τα οποία από κοινού καθορίζουν στο αρμόδιο σώμα του Οργανισμού τη διαδικασία μελέτης και υιοθέτησης των τροποποιήσεων της Σύμβασης 1973, όπως αυτή τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο 1978 (MARPOL 73/78),

ΕΧΟΝΤΑΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙ κατά την 31η σύνοδό της, τις τροποποιήσεις του Πρωτοκόλλου 1978 που προτάθηκαν και κυκλοφόρησαν σύμφωνα με το άρθρο 16(2)(α) της Σύμβασης 1973,

1. ΥΙΟΘΕΤΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο 16(2)(δ) της Σύμβασης 1973, τις τροποποιήσεις του Παραρτήματος του Πρωτοκόλλου 1978, το κείμενο των οποίων περιέχεται στο Παράρτημα αυτής της απόφασης,

2. ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο 16(2)(στ)(iii) της Σύμβασης 1973, ότι οι τροποποιήσεις θα θεωρούνται ότι έχουν γίνει αποδεκτές την 4η Οκτωβρίου 1992, εκτός αν πριν από την ημερομηνία αυτή το ένα τρίτο τουλάχιστον των Μερών, ή των Μερών των οποίων η συνολική χωρητικότητα των εμπορικών τους στόλων συνιστά το 50% τουλάχιστον της παγκόσμιας χωρητικότητας, γνωστοποιήσουν στον Οργανισμό τις αντιρρήσεις τους για τις τροποποιήσεις,

3. ΠΡΟΣΚΑΛΕΙ τα Μέρη να λάβουν υπόψη ότι, σύμφωνα με το άρθρο 16(2)(ζ)(ii) της Σύμβασης 1973, οι τροποποιήσεις θα τεθούν σε ισχύ την 4η Απριλίου 1993, μετά την αποδοχή τους σύμφωνα με την παράγραφο 2 παραπάνω,

4. ΑΝΑΘΕΤΕΙ στο Γενικό Γραμματέα, σύμφωνα με το άρθρο 16(2)(ε) της Σύμβασης 1973, να διαβιβάσει σε όλα τα Μέρη του Παραρτήματος V του Πρωτοκόλλου 1978 επικυρωμένα αντίγραφα αυτής της απόφασης και το κείμενο των τροποποιήσεων που περιέχεται στο Παράρτημα,

5. ΠΑΡΑΠΕΡΑ ΑΝΑΘΕΤΕΙ στο Γενικό Γραμματέα να διαβιβάσει αντίγραφα της απόφασης στα Μέλη του Οργανισμού, τα οποία δεν είναι Μέρη του Παραρτήματος V του Πρωτοκόλλου 1978.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ 5
ΤΟΥ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ V ΤΗΣ MARPOL 73/78
(ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΚΑΡΑΪΒΙΚΗΣ ΣΑΝ ΕΙΔΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ)

Κανονισμός 5 – Διάθεση των Απορριμμάτων εντός Ειδικών Περιοχών

Η εισαγωγική πρόταση της παραγράφου (1) τροποποιείται ως εξής:

"(1) Για τους σκοπούς αυτού του Παραρτήματος ειδικές περιοχές είναι η Μεσόγειος Θάλασσα, η περιοχή της Βαλτικής Θάλασσας, η περιοχή του Εύξεινου Πόντου, η περιοχή της Ερυθράς Θάλασσας, η περιοχή των «Κόλπων», η περιοχή της Βορείου Θαλάσσης και η περιοχή της Ευρύτερης Καραϊβικής, περιλαμβανομένου του Κόλπου του Μεξικού και της Καραϊβικής, οι οποίες προσδιορίζονται ως εξής:

Νέα παράγραφος (η) προστίθεται στην παράγραφο (1) ως εξής:

«(η) Η περιοχή της Ευρύτερης Καραϊβικής, όπως ορίζεται στο άρθρο 2, παράγραφος 1 της Σύμβασης για την Προστασία και Ανάπτυξη του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος της Περιοχής της Ευρύτερης Καραϊβικής (Cartagena de Indias, 1983) σημαίνει τον Κόλπο του Μεξικού και τη Θάλασσα της Καραϊβικής κατάλληλα περιλαμβανομένων των κόλπων και των θαλασσών αυτής και το τμήμα εκείνο του Ατλαντικού Ωκεανού εντός των ορίων που αποτελούνται από τον παράλληλο των 30ο Β αρχίζοντας ανατολικά της Φλώριδας μέχρι το μεσημβρινό των 77ο 30΄ Δ και από

εκείνο το σημείο επί της λοξοδρομικής γραμμής στην τομή του παραλλήλου των 7° 20' Β και του μεσημβρινού των 59ο Δ και από εκείνο το σημείο επί της λοξοδρομικής γραμμής στη τομή του παραλλήλου των 7° το Β και του μεσημβρινού των 50° Δ, από εκείνο δε το σημείο επί της λοξοδρομικής γραμμής που διέρχεται νοτιοδυτικά στο ανατολικό όριο της Γαλλικής Γουιάνας.»

Νέα υποπαράγραφος (β) της παραγράφου (2) τροποποιείται ως εξής:

«(β) εκτός από τα προβλεπόμενα στην υποπαράγραφο (γ) αυτής της παραγράφου, η διάθεση στη θάλασσα αποβλήτων τροφίμων θα πρέπει να γίνεται όσο αυτό είναι πρακτικά δυνατό μακρυά από την ακτή, αλλά σε οποιαδήποτε περίπτωση τουλάχιστον 12 ναυτικά μίλια από την πλησιέστερη ακτή.»

Νέα υποπαράγραφος (γ) προστίθεται στην παράγραφο (2) ως εξής:

«(γ) διάθεση στην Ευρύτερη Περιοχή της Καραϊβικής αποβλήτων τροφίμων τα οποία έχουν διέλθει μέσω συσκευής πολτοποίησης ή τριβέα, θα πρέπει να γίνεται όσο αυτό είναι πρακτικά δυνατό μακρυά από την ακτή, αλλά σε κάθε περίπτωση μη λαμβανομένου υπόψη του κανονισμού 4, τουλάχιστον 3 ναυτικά μίλια από την πλησιέστερη ακτή. Τέτοια απόβλητα τροφίμων πολτοποιημένα ή αλεσμένα θα πρέπει να δύναται να διέλθουν μέσω πλέγματος με οπές όχι μεγαλύτερες από 25 χιλιοστά.»

Άρθρο Δεύτερο

Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος διατάγματος.

Αθήνα, 31 Δεκεμβρίου 1992

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ
Μ. ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ

ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
Α. ΠΑΠΑΔΟΓΓΟΝΑΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

Εκδίδει την ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ από το 1833

Διεύθυνση : Καποδιστρίου 34
Ταχ. Κώδικας : 104 32
TELEX : 22.3211 YPET GR

Οι Υπηρεσίες του **ΕΘΝΙΚΟΥ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ** λειτουργούν καθημερινά από **8.00'** έως **13.30'**

ΧΡΗΣΙΜΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

* Πώληση ΦΕΚ όλων των Τευχών Σολωμού 51 τηλ.: 52.39.762
* ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ: Σολωμού 51 τηλ.: 52.48.188
* Για φωτοαντίγραφα παλαιών τευχών στην οδό Σολωμού 51 τηλ.: 52.48.141
* Τμήμα πληροφόρησης: Για τα δημοσιεύματα των ΦΕΚ Σολωμού 51 τηλ.: 52.25.713 – 52.49.547

* Οδηγίες για δημοσιεύματα Ανωνύμων Εταιρειών και ΕΠΕ τηλ.: 52.48.785

Πληροφορίες για δημοσιεύματα Ανωνύμων Εταιρειών και ΕΠΕ τηλ.: 52.25.761

* Αποστολή ΦΕΚ στην επαρχία με καταβολή της αξίας του δια μέσου Δημοσίου Ταμείου Για πληροφορίες: τηλ.: 52.48.320

Τιμές κατά τεύχος της ΕΦΗΜΕΡΙΔΑΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ:

Κάθε τεύχος μέχρι 8 σελίδες δρχ. 100. Από 9 σελίδες μέχρι 16 δρχ. 150, από 17 έως 24 δρχ. 200

Από 25 σελίδες και πάνω η τιμή πώλησης κάθε φύλλου (8σέλιδου ή μέρους αυτού) αυξάνεται κατά 50 δρχ.

Μπορείτε να γίνετε συνδρομητής για όποιο τεύχος θέλετε. Θα σας αποστέλλεται με το Ταχυδρομείο.

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ

Κωδικός αριθ. κατάθεσης στο Δημόσιο Ταμείο 2531			Κωδικός αριθ. κατάθεσης στο Δημόσιο Ταμείο 3512	
Η ετήσια συνδρομή είναι:			Ποσοστό 5% υπέρ του Ταμείου Αλληλοβοηθείας του Προσωπικού (ΤΑΠΕΤ)	
α) Για το Τεύχος Α'	Δρχ.	15.000	Δρχ.	750
β) » » » Β'	»	30.000	»	1.500
γ) » » » Γ'	»	10.000	»	500
δ) » » » Δ'	»	30.000	»	1.500
ε) » » » Αναπτυξιακών Πράξεων	»	20.000	»	1.000
στ) » » » Ν.Π.Δ.Δ.	»	10.000	»	500
ζ) » » » ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	»	5.000	»	250
η) » » » Δελτ. Εμπ.& Βιομ. Ιδ.	»	10.000	»	500
θ) » » » Αν. Ειδικού Δικαστηρίου	»	3.000	»	150
ι) » » » Α.Ε. & Ε.Π.Ε.	»	200.000	»	10.000
ια) Για όλα τα Τεύχη εκτός ΤΑΕ-ΕΠΕ	»	100.000	»	5.000

Πληροφορίες: τηλ. 52.48.320